Nr. 6

CZERWIEC

1947

WIADOMOŚCI RYNKU METALOWEGO

ORGAN
CENTRALI
HANDLOWEJ
PRZEMYSŁU
METALOWEGO

TREŚĆ:

ROK II. Nr. 6 (10) Bytom — 25 Czerwiec 1947 Cena numeru 20 zł.

WIADOMOŚCI RYNKU METALOWEGO

ORGAN CENTRALI HANDLOWEJ PRZEMYSŁU METALOWEGO

* * *

W realizacji postulatu należytego zorganizowania i usprawnienia handlu, powołane czynniki Ministerstwa Przemysłu i Handlu poleciły organizacjom zbytu przeprowadzenie odnośnych prac.

Na czoło tych prac wysuwa się zorganizowanie należycie rozplanowanej i sprężyście działającej sieci handlowej, oraz ustalenie właściwych cen i podanie ich do wiadomości jak najszerszych kół odbiorców.

Warunkiem właściwego działania sieci handlowej jest sprawna komunikacja. Komunikacja zarówno, kolejowa jak na drogach bitych, na wodzie i w powietrzu, stanowi podstawowy nerw życia kraju — nic więc dziwnego, że zagadnienia komunikacyjne są zawsze ważne i zawsze aktualne.

Stanisław Bagiński, Bytom.

Uporządkowanie Rynku

Znaczenie handlu i konieczność jego uporządkowania stały się już obecnie zupełnie oczywiste. Nic więc dziwnego, że Centrala Handlowa Przemysłu Metalowego mimo, że jest instytucją nową i ma do rozwiązania szereg problemów zarówno natury organizacyjnej, finansowej i innych, wysunęła jako naczelne swoje zadanie zagadnienie należytej organizacji rynku dla wytworów państwowego przemysłu metalowego. W pierwszym etapie zajęliśmy się zbytem wytworów masowych, jak śruby, nity, okucia budowlane, części kute, drut, gwoździe, czarne narzędzia, wyroby z blachy oraz odlewy.

Trójsektorowy model gospodarczy, oraz szeroki wachlarz asortymentowy omawianych wyrobów, powodujący zainteresowanie nader licznych i różnorodnych odbiorców, spowodowały konieczność opracowywania zbytu w ramach poszczególnych sektorów, oraz sharmonizowania tych sektorów w jedną sieć zaopatrującą w sposób jak najbardziej racjonalny potrzeby całego kraju. Przy organizacji tej sieci musieliśmy wziąć również pod uwagę masę towarową, postawioną do naszej dyspozycji przez produkcję. W wyniku dokładnej analizy oraz licznych konsultacji z czynnikami fachowymi, oraz przedstawicielami organizacji społeczno-politycznych, sytuację na odcinku omawianym kształtujemy następująco:

Przystąpiliśmy do organizacji wielobranżowych składów własnych, w podstawowych ośrodkach gospodarczych kraju. Z dniem 1 lipca br. rozpoczną swą działalność wielobranżowe składy własne w Poznaniu, Krakowie, Wrocławiu i Gdańsku, następnie w Gliwicach, Szczecinie itd. Składy te są pomyślane jako duże hurtownie, zaopatrujące w pierwszym rzędzie detal, oraz doraźne zapotrzebowania lokalnych przemysłów. Sieć składów własnych zostanie poważnie rozszerzona przez wykorzystanie niektórych składów Centrali Żelaza i Stali, oraz podległych jej Państwowych Składów Żelaza. Rozmowy na ten temat zostały zapoczątkowane.

Na odcinku spółdzielczym jesteśmy w trakcie zawierania umowy ze Związkiem Spółdzieln. „Społem", co pozwoli nam wykorzystać dość szeroko rozbudowany aparat spółdzielczy do rozprowadzania naszych wyrobów. Najwięcej spraw trzeba było uporządkować w zakresie współpracy z sektorem prywatnym. Stan, kiedy około 200 firm prywatnych zaopatrywało się w naszych Biurach Sprzedaży na warunkach najbardziej różnorodnych i najczęściej nie gwarantujących należytego dalszego rozprowadzenia towaru, wymagał zasadniczych zmian. To też przy współpracy z Ogólnopolskim Zrzeszeniem Kupców Branży Żelaznej i Metalowej oraz po zasięgnięciu opinii Biur Sprzedaży i uzyskaniu aprobaty władz nadrzędnych — 65 firm prywatnych zakwalifikowanych zostało do bezpośredniego zaopatrywania się w Biurach Sprzedaży, — firmy te są obowiązane poddać się warunkom umownym, gwarantującym należyte rozpro-

wadzenie towaru zarówno pod kątem widzenia zaopatrzenia rejonu, jak i pobierania właściwych cen. Jako następny etap przystąpiliśmy przy współpracy z Ogólnopolskim Zrzeszeniem Kupców Branży Żelaznej i Metalowej do organizacji sieci detalicznej, którą to akcję zamierzamy sfinalizować do końca lipca br. Dla zapewnienia konsumentowi możności nabycia towaru po cenach godziwych, zostały opracowane przez Centralę Handlową Przemysłu Metalowego marże dystrybucyjne, które po zatwierdzeniu przez władze nadrzędne służą do przygotowania cenników hurtowych i detalicznych.

Cenniki detaliczne wydrukowane w poważnej ilości egzemplarzy zostaną rozprzestrzenione w ciągu najbliższych 3—4 tygodni po terenie całego kraju, służąc do wyznaczenia cen, oraz ułatwiając w sposób zasadniczy kontrolę zarówno czynnikom fachowym, jak i społecznym. Specyficzny charakter naszych wyrobów, które są zarówno inwestycyjnymi jak i konsumcyjnymi i których asortyment jest nawet w poszczególnych branżach bardzo obszerny (np. wyroby śrubowe, okucia itd.) — wymaga specjalnego podejścia do spraw samej techniki zbytu, który w krótkim zarysie przedstawia się następująco:

Odsprzedawcy hurtowi otrzymują towar po cenie franco stacja odbiorcza, w której to cenie zawarty jest również przeciętny koszt opakowania. Do ceny tej hurtownia dobija marżę dystrybucyjną dla hurtu, w ramach której mieszczą się wszystkie koszty administracyjne hurtowni, przewozów od stacji do magazynu, ubezpieczenia towaru, podatki, zysk itp. Cennik hurtowni, powstały z doliczenia do ceny franco marży hurtownika — będzie znajdować się w każdej hurtowni i umożliwi sprawdzenie czynnikom kontrolującym zgodność cen pobieranych przez hurtownika.

Ze względu na to, że niektórzy poważni hurtownicy posiadają sklepy detaliczne (np. Fa. K. Brun w Warszawie), oraz ze względu na asortyment towarów, który będzie mógł mieć szerszy wachlarz u hurtownika niż u detalisty, na podstawie indywidualnych porozumień hurtowników z odnośnymi Biurami Sprzedaży, zostanie określony pewien procent towaru, dopuszczalny do zbywania przez hurtownika w detalu. Procent ten nie może być tak wielki, aby stworzył konkurencję dla detalistów. Celem uniknięcia niedopuszczalnego zjawiska powstawania u hurtownika podwójnej marży (hurtowej i detalicznej), hurtownik będzie rozliczać się w Biurach Sprzedaży za towar, sprzedany w detalu nie po cenie Biura Sprzedaży, ale po cenie hurtowej. Po cenie hurtowej sprzedaje hurtownia w zasadzie wyłącznie dalszym odsprzedawcom. Wyjątkowo dla zaspokojenia doraźnych potrzeb przemysłu państwowego, spółdzielczego, prywatnego, czy innych specjalnych odbiorców, będzie mogła hurtownia sprzedawać bezpośredniemu konsumentowi po cenie hurtowej, jednak tylko na zlecenie odnośnego Biura Sprzedaży, lub też po uzyskaniu uprzedniej zgody tego Biura.

Należy jeszcze zaznaczyć, że w sektorze prywatnym tylko taki kupiec zarówno w hurcie jak i w detalu będzie mógł rozprowadzać wyroby państwowego przemysłu metalowego, który będzie posiadał formalne ku temu uprawnienia, oraz będzie zrzeszony w Zrzeszeniu Kupców Branży Żelaznej i Metalowej, która to organizacja jest współodpowiedzialna za zgodne z etyką kupiecką i przepisami postępowanie danego kupca.

W następnym etapie przystępujemy do organizacji rynku na artykuły specjalne (np. maszyny rolnicze, wyroby precyzyjno-optyczne itd.) oraz indywidualne. Prace przygotowawcze są już rozpoczęte.

Mamy nadzieję, że w wyniku naszych prac tak ważny i tak skomplikowany aparat handlowy, jakim jest zbyt wyrobów przemysłowych, zostanie uporządkowany w sposób zadawalający.

Jerzy Lindner, Bytom.

Sprawy Finansowe Przemysłu Metalowego

W artykule o finansowaniu przemysłu przez Narodowy Bank Polski zamieszczonym w numerze 5 „Wiadomości Rynku Metalowego" wyraziliśmy przypuszczenie, że akcja finansowania przemysłu metalowego przetwórczego, jako całości rozpocznie się z początkiem trzeciego kwartału rb. Obecnie na podstawie rozmów przeprowadzonych w Narodowym Banku Polskim możemy już podać do wiadomości, że **finansowanie przemysłu metalowego rozpocznie się w ciągu trzeciego kwartału i wprowadzone będzie stopniowo,** t. zn., że Bank będzie przejmował poszczególne Zjednoczenia w pewnej kolejności, którą Bank ustali ściśle po dokładnym zbadaniu organizacji tych Zjednoczeń, a w szczególności stanu księgowości oraz sprawozdawczości. Ogólnie można już dziś powiedzieć, że **Bank rozpocznie swoją działalność na terenie przemysłu metalowego od Zjednoczeń wyrobów masowych, następnie zaś przystąpi do Zjednoczeń koncentrujących produkcję indywidualną.** W związku z tym powstaje zagadnienie osobowości prawnej, której Zjednoczenia w zasadzie nie posiadają. Czy wobec tego Bank będzie finansował Zjednoczenia, czy też zakłady bezpośrednio? Coprawda w aktach erekcyjnych Zjednoczeń jest wzmianka, że dane Zjednoczenie posiada osobowość prawną, ale sprawa ta nie jest dotychczas uregulowana prawem i ciągle oczekuje ostatecznego załatwienia.

Należy jednak stwierdzić, że Zjednoczenia zostały utworzone w celu **skoncentrowania pracy** odnośnie zadań, które są wspólnymi dla wszystkich zakładów danej branży, a które są często rozrzucone w różnych punktach kraju. Otóż takim wspólnym zadaniem jest m. in. finansowanie produkcji **i Zjednoczenie jest wyraźnie predystynowane do występowania w stosunku do wszelkiego rodzaju instytucji kredytowych w imieniu wszystkich zjednoczonych zakładów**; zresztą nadanie osobowości prawnej Zjednoczeniom jest kwestią najbliższego czasu i niewątpliwie Bank, również i dla swojej własnej wygody, będzie w tym kierunku układał swoją współpracę z przemysłem metalowym.

Wspomnieliśmy o stanie księgowości i sprawozdawczości w zakładach i zjednoczeniach: Bank

kładzie szczególny nacisk na te działy, gdyż one tylko mogą go należycie poinformować o stanie przedsiębiorstwa, jego pracy i ogólnej działalności. **Jeżeli w księgowości są zaległości — sprawozdawczość jest opóźniona, a zatym kierownictwo zakładu pracuje po omacku** i jest przez to narażone na popełnienie szeregu błędów tak w gospodarce materiałowej, jak i finansowej. Jest to wystarczającym powodem, ażeby Bank odnosił się z dużą nieufnością w stosunku do takich klientów.

Należy pamiętać, że plany finansowo-gospodarcze, na których Bank opiera swoję działalność kredytową, są sporządzane na okres kwartalny i powinny jak najdokładniej informować Bank o niedoborze środków obrotowych w danym okresie czasu. Pozwala to Bankowi na sporządzenie również swojego planu finansowego w oparciu właśnie o wyżej wspomniane plany finansowo-gospodarcze, albowiem Bank musi przygotować się na udzielenie kredytu, który pokryje niedobór. Przy opóźnionej księgowości tak pojęta współpraca jest niemożliwa.

Musimy tu zwrócić uwagę na fakt, o którym wspominaliśmy już w poprzednim artykule, a mianowicie, że plany finansowo-gospodarcze mogą wykazywać nie tylko niedobór środków obrotowych w danej jednostce czasu, ale obok równowagi również i **nadmiar, który, nie może być zużyty na cele nieprzewidziane planem**, a którym Bank może dysponować chwilowo. Jest to o tyle ważne, że **nawet posiadanie środków obrotowych w dostatecznej ilości nie zwalnia posiadacza z obowiązku ścisłego przestrzegania planu finansowego**, albowiem tu właśnie przewija się działalność nadzorcza i kontrolna Banku, do której Narodowy Bank Polski został powołany w nowym układzie gospodarczym: **bez aprobaty Banku posiadacz rachunku nie może dysponować dowolnie swoimi pieniądzmi.**

Z powyższego wynika bardzo pilny imperatyw dla Zjednoczeń, **doprowadzić księgowość do stanu bieżącego oraz postawić na odpowiednim poziomie sprawozdawczość i sporządzanie planów finansowo gospodarczych.** Bez osiągnięcia należytego poziomu na tych odcinkach, współpraca z Bankiem będzie narażona na duże trudności.

Ponieważ sprawa przejęcia finansowania przez Narodowy Bank Polski ulegnie dla niektórych Zjednoczeń pewnemu odroczeniu, będą one musiały, w wypadku braku środków obrotowych, korzystać nadal z pomocy kredytowej Banku Gospodarstwa Krajowego.

Miron Poprzęcki, Warszawa.

Uwagi do projektu o organizacji branży Żelaznej i Metalowej

Artykuł dyskusyjny.

CHPM opracowując zasadnicze zagadnienia organizacji rynku wyrobów przemysłu metalowego, zaprosiła do współpracy w tym doniosłym i nader skomplikowanym zadaniu szereg wybitnych specjalistów, zgrupowanych we wszystkich trzech sektorach.

Opinie ich wyrażone na szeregu konferencji dają cenny materiał realizacyjny.

Aczkolwiek ujęcie p. Poprzęckiego nie odpowiada we wszystkich szczegółach naszemu stanowisku w tej sprawie, to jednak w zasadniczej koncepcji istnieje pewna zbieżność poglądów.

Redakcja.

Stwierdzić należy, że handel — jedna z trzech zasadniczych gałęzi życia gospodarczego — wybitnie nie miał szczęścia w Polsce. W czasach przedrozbiorowych uważany był za zajęcie hańbiące, a obecnie **traktowany jest przeważnie jako zbyteczne pośrednictwo, podrażające koszt towaru i obciążające konsumenta.** Jaskrawym przykładem takiego stanowiska jest tak chętnie stosowane obecnie określenie „dystrybucja", rozumiane u nas jako czynność zupełnie mechaniczna o podkładzie nieomal filantropijnym. Jak wiadomo, filantropia zaspakaja niedostatecznie najprymitywniejsze potrzeby ludzkie, dlatego też sprowadzanie handlu wyłącznie do roli dystrybucji wywiera taki wpływ na normalne zaspokojenie potrzeb, jak filantropia na usunięcie nędzy.

Przed rozpatrzeniem zagadnienia handlu towarami żelaznymi i metalowymi należałoby szczegółowo zdefiniować pojęcie handlu, jego cele i zadania i w oparciu o te zasady wytknąć dopiero linie organizacyjne dla tej branży.

Handel według definicji naukowej **jest to „przetwarzanie towarów w przestrzeni i czasie".** Jak należy zrozumieć tę definicję, skoro z pojęciem przetwarzania łączy się zwiększenie wartości towaru? Otóż jasnym jest, że każdy towar w miejscu jego wytwarzania ma tylko taką wartość, jaką mają jego niewielkie ilości, konsumowane na miejscu, np.: węgiel na kopalniach śląskich wobec olbrzymich ilości wydobywanych miałby niesłychanie niską wartość, gdyby konsumcja jego ograniczała się tylko do najbliższej okolicy. Dopiero rozprowadzenie węgla do konsumentów w dalekim zasięgu nadaje mu właściwą wartość, przy czym rozprowadzanie wymaga dużej znajomości zarówno samych gatunków węgla, jak i potrzeb konsumentów, gdyż inny węgiel, o innej granulacji i innej kaloryczności potrzebny jest dla elektrowni, a inny dla statków. Poza tym istnieją jeszcze takie kwestie, jak sprawa organizacji przewozów, właściwego składania, znajomości rynku pod względem nie tylko jego potrzeb, ale i sezonowości, **co razem stwarza zespół zagadnień niemożliwych do ujęcia w podręczniku, a wymagających długoletniej praktyki.** Przeprowadzenie takiej pracy dystrybucyjnej w oparciu o fachowe wiadomości stwarza moment zwiększenia wartości towaru, a więc moment „przetwarzania".

„Przetwarzanie w czasie" jest niczym innym jak magazynowaniem i przechowywaniem towarów w czasie nadmiernej ich podaży i sprzedażą w czasie sezonowych braków w celu równomiernego nasycenia rynku i utrzymania jednolitych cen jak to ma miejsce z produktami o wytwórczości sezonowej. Czynności tej nie należy mieszać z sezonową spekulacją, która z handlem wogóle nie ma nic wspólnego.

Jakież są z kolei cele i zadania kupca przy tak pojętej definicji handlu? Otóż celem tym jest **zaopatrzenie klienta,** a więc rozprowadzenie towaru, zgodnie z jego zastosowaniem, i zapotrzebowaniem, zysk zaś jest słusznym wynagrodzeniem za pracę i włożony kapitał. Podkreślić należy, że nie jest ważnym, kto reprezentuje kapitał, zaangażowany w handlu: Państwo, spółdzielczość, czy prywatny właściciel, gdyż zasady powyższe winny obowiązywać wszystkich kupców, a za takich należy uważać wszelkie placówki, trudniące się handlem.

Sądzić należy, że powyższa definicja handlu i tak sformułowane cele i zadania kupca wyznaczą handlowi właściwą rolę gospodarczą, z drugiej zaś strony zgodne są ze społecznymi założeniami naszego życia gospodarczego.

Z kolei zająć się należy określeniem handlu towarowego, który podzielić należy **na handel towarami masowymi i towarami wybieranymi.** Towarami masowymi są towary standartowej produkcji i masowej konsumpcji jak: sól, cukier, lub zapałki, których sprzedaż wymaga dużej ilości gęsto rozrzuconych punktów sprzedaży, towarami zaś wybieranymi — towary zakupywane rzadziej, wzgl. przez specjalne kategorie klientów.

Oczywistym jest, że o ile kategoria 1-sza nie wymaga od sprzedawcy innych wiadomości jak najogólniejsze zasady handlowe, o tyle druga — mająca zaspokoić wymagania specjalne, potrzebuje dużej wiedzy fachowej, znajomości towaru, jego właściwości, zastosowania, gustów lub przyzwyczajeń klienta itp. Dla towarów wybieranych charakterystycznym jest, że **punkty sprzedażne grupują się z reguły razem,** a to z tego względu, że wymagana przy tym ścisła specjalizacja wyklucza konkurencję, a raczej **powoduje wzajemne współdziałanie w zaopatrzenie klienta.** Do tej kategorii towarów należą wszystkie nieomal wytwory przemysłu metalowego i hutniczego i dlatego też organizacja handlu musi i powinna być traktowana odrębnie, z uwzględnieniem tych właściwości, jakich handel żelazny ze względu na swoją fachowość i specjalizację wymaga.

Dotychczasowe próby reorganizacji handlu żelaznego i metalowego opierały się wyłącznie nieomal na doświadczeniach spółdzielczości, wzgl. powstającego dopiero handlu państwowego, przy czym obydwaj ci kontrahenci zaopatrywali rynek tylko w towary żelazne, przeznaczone do indywidualnej konsumcji jak: emalie, wiadra, lub blachę cynkową czy ocynkowaną, których droga przebiega bezpośrednio od wytwórcy poprzez handel do konsumenta, całkowicie zaniedbując sprzedaż dla przetwórców, a więc przemysłu i rzemiosła.

Ponieważ specyfikacja towarów żelaznych i metalowych obejmuje wg. katalogów amerykańskich ok. 160.000 pozycyj, przy czym nawet w naszych warunkach kilkanaście tysięcy pozycyj jest w powszechnym użyciu, a z tego zaledwie kilkanaście ma charakter wyrobów gotowych, — jasnym jest, że zarówno organizacja handlu, jak i wymagania stawiane sprzedawcy w tej branży nie mogą być podporządkowane standartowym planom organizacji handlu, opracowanym w oparciu o cechy artykułów masowych.

Spróbujmy z kolei narzucić wytyczne organizacyjne dla tej branży, przy czym pierwszym zagadnieniem będzie właściwa sieć dystrybucyjna. Wg. małego rocznika statystycznego w roku 1938 wykupiono świadectw przemysłowych dla przedsiębiorstw handlowych branży metalowej ogółem 6.763, w czym hurtowych 1.029. Na ilość tę mamy obecnie ok. 2.500 prywatnych sklepów detalicznych, hurtowych zas:

prywatnych	ok. 140	(bez Ziem Odzyskanych)
P. P. S. Z.	25	
Centrostali	8	
C. H. P. H.	16	(poszczególnych C. Zb.)
Razem	189	

Wziąwszy pod uwagę nawet zmniejszenie ludności polskiej o 25% stwierdzić musimy, że **ilość punktów sprzedaży jest zupełnie niewystarczająca,** tym bardziej, że jednocześnie nasz potencjał przemysłowy wzrósł znacznie. Spółdzielczych punktów sprzedaży nie można brać pod uwagę przy tym obliczeniu, gdyż i przed wojną spółdzielnie zajmowały się sprzedażą towarów żelaznych, nie wykupując specjalnych świadectw przemysłowych, gdyż zajmowały się tylko zaopatrzeniem chłopów — konsumentów o ograniczonej specyfikacji i zapotrzebowaniu, co czynią i obecnie.

Aczkolwiek spółdzielczość ma obecnie w rozdzielniku i sprzedaży towarów żelaznych i metalowych bardzo poczesne miejsce, stwierdzić należy, że stanowi ona źródła zaopatrzenia nie dla klienta, a dla konsumenta. Zapowiadane tworzenie specjalnych sklepów spółdzielczych, czy hurtowni państwowych nie rozwiąże kwestii zaopatrzenia, **gdyż katastrofalny brak fachowców tej branży nie pozwoli na stworzenie sprawnie funkcjonujących placówek.** Kształcenie zaś fachowców w ciągu kilkudniowych, czy nawet kilkotygodniowych kursów nie rozwiązuje kwestii, albowiem opanowanie fachowe wąskiego nawet odcinka branży żelaznej wymaga kilkoletniej praktyki. Oczywistym wnioskiem z powyższego jest konieczność utrzymania dotychczasowej liczby placówek sprzedażnych i rozbudowy ich w miarę przyrostu nowego narybku fachowego. **Z kwestią ilości placówek sprzedażnych wiąże się sprawa właściwego rozmieszczenia ich w terenie,** której nie można rozwiązać przez mechaniczne rozrzucenie produktów w poszczególnych miastach czy województwach. Należy uwzględnić terenowe istnienie przemysłu i rzemiosła, choćby ze względu na różnorodność produkcji, z drugiej zaś ze względu na specjalizację placówek sprzedażnych wymagać może dużej ilości składów w jednej miejscowości przy zupełnym a nieszkodliwym braku w szeregu innych. Ważnym jest również moment „rejonów ciążenia", który powoduje, że wygodniej jest klientowi niejednokrotnie zaopatrywać się w dalszych miejscowościach niż na miejscu. I tak np.: Warszawa — przed wojną i obecnie zaopatrywała cały nieomal bieg Wisły od Sandomierza do Gdańska i całą prawobrzeżną połać kraju od Mławy poprzez Białystok do Garwolina.

Drugą sprawą do rozpatrzenia jest sposób rozprowadzania towarów. Wyobrażamy sobie, że cała podaż towarów przemysłu państwowego, zgrupowana w Centrali Handlowej Przemysłu Metalowego, winna być poprzez biura sprzedaży sprzedawana hurtowniom, które z kolei zaopatrują detalistów i przemysł, wzgl. rzemiosło. W celu lepszego zaopatrzenia klientów, pożądanym jest, aby hurtownie specjalizowały się w pewnych tylko grupach

towarowych i nie prowadziły towarów z więcej niż 2-ch albo 3-ch Central Zbytu. Umożliwi to lepsze wyspecyfikowanie składu i sprawniejsze zaopatrzenie przez to klientów. Jeżeli chodzi o zaopatrzenie detalistów, to projekt, aby detalistów przydzielać do określonych hurtowni, nie wydaje się słusznym, gdyż przy dzisiejszym braku towarów i konieczności zaliczkowania zakupów, hurtownik naogół zaopatrywany jest z dużymi przerwami, co z kolei powodowałoby okresowe zaopatrywanie detalistów.

Trzecim zagadnieniem jest sprawa kontroli punktów sprzedażnych, pod względem stosowania właściwych cen i warunków sprzedaży. Sprawę tę rozwiązuje częściowo ustawa o kontroli cen i zysków, częściowo zaś istnienie branżowych zrzeszeń kupieckich, które również wprowadzają dość ścisłą kontrolę swoich członków. **Koniecznym warunkiem właściwej kontroli** przez obywatelskie Komisje Cen, **jest udział** w tych Komisjach fachowego **elementu kupieckiego,** gdyż w przeciwnym razie kontrola — wobec nieznajomości przedmiotu — może być iluzoryczna.

Sprawa niezmiernie ważną, szczególnie w chwili obecnej, kiedy życie gospodarcze uległo głębokim przeobrażeniom, jest sprawa analizy rynku i sprawozdawczości. Dość dobrym obrazem zapotrzebowań rynku są zamówienia, jednakże, wobec braku fachowców, niejednokrotnie zamówienia dają zupełnie fałszywe dyspozycje przemysłowi. Dlatego też **dla uchwycenia właściwego zapotrzebowania rynku konieczna jest ścisła współpraca sprzedaży wszystkich 3-ch sektorów,** które wzajemnie mogłyby wymieniać swoje spostrzeżenia i przygotowywać właściwe dyspozycje dla produkcji.

Powyższe uwagi stanowią zaledwie skromną próbę uchwycenia właściwej organizacji handlu w branży żelaznej i metalowej i nie wyczerpują zagadnienia, które ze względu na swoje specjalne właściwości nie może być ujęte w ciasnym schemacie.

Edmund Rosmański
radca M. K. Warszawa

WYROBY ŚRUBOWE

dla nawierzchni żelaznej — normalnotorowej P. K. P.

Do zmontowania nawierzchni kolejowej t. j. do umocowania szyn z podkładami, służą między innymi akcesoriami, akcesoria t. zw. złączki niewalcowane (kute) produkowane przez wytwórnie, które reprezentuje Biuro Sprzedaży Śrub i Nitów w Bytomiu, pl. Stalina 11.

Na akcesoria te składają się:
1) śruby łubkowe,
2) śruby stopowe (hakowate),
3) śruby do łączenia podkładów stykowych,
4) haki (szyniaki),
5) wkręty,
6) opórki przeciwpełzne,
7) pierścienie spręż.-krążki,
8) śruby rozjazdowe.

Artykuły te **nie są znormalizowane,** a są specjalne — fasonowe, zależne w wymiarach i formach od typu danej nawierzchni.

Po pierwszej wojnie światowej, po objęciu kolejnictwa przez Państwo po trzech zaborach, w torach kolejowych znajdowało się około **75 rodzaji t. j. typów szyn i złącz** w zależności od ciężaru szyny i umocowania w systemach rosyjskich, austriackich i pruskich, a nawet częściowo węgierskich, francuskich, belgijskich itp. Te ilości typów wprowadzały różnorodność złączek kutych.

Dla ujednostajnienia i usprawnienia nawierzchni żelaznej według wymaganego postępu technicznego, zwiększenia obciążeń osiowych i szybkości — P. K. P. przystąpiły do zredukowania różnorodności typów, ulepszenia nawierzchni przez planową, stopniową wymianę szyn, ustalając zasadnicze **trzy typy do produkcji** zaprojektowane przez P. K. P., a mianowicie:

typ szyny „C" ciężki (47,97 kg/mb),
typ szyny „S" średni (42,483 kg/mb),
typ szyny „L" lekki (36,05 kg/mb).

Te trzy zasadnicze typy nie przekreślały produkcji złączek kutych luźnych i dla innych typów, które są nadal aktualne przy utrzymaniu bieżącym i na stałą rezerwę, aż do chwili ich wymiany.

Po obecnej drugiej wojnie światowej, po dołączeniu Ziem Odzyskanych i uprzednich do tej wojny dokonanych wymianach, ilość typów szyn leżących w torach kolejowych na P. K. P. oblicza się na około **45 rodzaji.**

W dalszym ciągu planowego usprawnienia nawierzchni żelaznej, przyjęto do produkcji obecnie **2 zasadnicze typy szyn** i złączek t. j. **typ „S— 49"** ciężki (b. pruski 49,05 kg/mb) zamiast poprzedniego typu „C" i typ „S" (polski) jako średni, jak również nadal produkcję luźnych złączek niewalcowanych i dla innych typów, leżących jeszcze w torach, dla utrzymania bieżącego i na stałą rezerwę.

Dla zmniejszenia jednak różnorodności odmian typów przy produkcji złączek luźnych, zostały wprowadzone złączki ujednostajnione t. j. przyjęcie złączka jednego typu zbliżonego do kilku typów, przy nieznacznych odchyleniach, czy to w wymiarach czy też w formie, jednak bez szkody dla umocowania.

---

1) **Śruby łubkowe** służą do zamocowania łubkami dwóch końców szyn na styku. Śruby te produkowane są ze stali gatunkowej, posiadają one łeb 6-kt i 4-kt, w zależności od typu, występują z gwintem Whitwortha i gwintem metrycznym, z nakrętką 6-kt, z kołnierzem i bez kołnierza, lecz w tym ostatnim wypadku z pierścieniem sprężynowym lub krążkiem, albo też z płytką sprężystą.

Śruby te stosowane są w wymiarach grubości sworznia od 19 do 24 mm, a nawet i 26 mm średnicy, w długościach zaś od 13 do 130 mm.

2) **Śruby stopowe** (hakowate) służą do przymocowania za pośrednictwem łapki, stopki szyny do podkładu stalowego lub do podkładki stalowej, umocowanej do podkładu drewnianego.

Śruby te produkowane są również ze stali gatunkowej, łeb posiadają fasonowy jak: prostokątny, trapezowy, półokrągły o podstawie prostokątnej. W zależności od charakteru zaczepienia i typu, są w położeniu do sworznia centrycznym i mimośrodkowym, występują przeważnie z gwintem Whitwortha, lecz są i z gwintem metrycznym, z nakrętką 6-kt z kołnierzem i bez kołnierza do pierścieni.

Śruby te stosowane w wymiarach grubości sworznia od 19 do 22,3 mm w długościach od 70 do 95 mm.

3) **Śruby do łączenia** podkładów stykowych. Sama nazwa tych śrub wskazuje na ich zastosowanie t. j., że dwa podkłady drewniane są ześrubowane ze sobą ściśle trzema śrubami, tworząc dobór pod styk podparty. Natomiast przy typie „S-49", gdzie na ześrubowanych podkładach leży **wspólna** aż przez dwa podkłady, podkładka stalowa, tworząc jakoby pomost stalowy, tam stosuje się do ześrubowania podkładów drewnianych tylko dwie śruby.

I te śruby produkowane są ze stali gatunkowej, posiadają: łeb 4-kt, średnicę sworznia 26 mm i są zakończone na długości 130 mm, gwintem Whitwortha — calowym. Ogólna długość 585 mm, nakrętka 6-kt, z dwiema podkładkami sprężynowymi.

Śruby te są stosowane do zespołów podkładów stykowych, niezależnie od typu szyn, leżących na tych podkładach.

4) **Haki (szyniaki)** wbite w podkład drewniany przez otwory w podkładach, przymocowują bezpośrednio swym łbem stopkę szyny wraz z podkładką do podkładu.

Haki są również produkowane ze stali gatunkowej, posiadają łeb fasonowy, w zależności od pochylenia stopki szyny odnośnego typu. Haki są o przekroju kwadratowym, o wymiarach 12 × 12, 14 × 14, 15 × 15 i 16 × 16, w długościach od 130 do 175 mm.

Rzadko zaś, obecnie nie stosowanym, jest hak o przekroju ośmiokątnym, przy jednym z typów nawierzchni austriackiej.

Stosowane są również i produkowane haki wysadzinowe, które są identyczne jak haki normalne, tylko dłuższe, a mianowicie w długościach od 200 do 300 mm i służą do umocowania nawierzchni żelaznej przy naprawach torów po powstałych wysadzinach w porach zimowych.

5) **Wkręty** służą do umocowania szyny do podkładów drewnianych, przyciskając bezpośrednio swym łbem stopkę szyny lub za pośrednictwem łapki, przyciskają łbem do stopki szyny.

Wkręty służą również do umocowania li tylko podkładki stalowej do podkładu drewnianego.

Wkręt posiada łeb okrągły z wypukłością kulistą i z czopem kwadratowym lub prostokątnym na wierzchu dla wkręcania go za pomocą klucza w podkład.

Gwint wkręta jest specjalny, wywalcowany na gorąco.

Wkręty mają długość od 120 do 165 mm, a nawet i 180 mm, grubość trzpienia od 20 do 23 mm, a nawet i 26 mm.

Również są **wkręty wysadzinowe** w długościach od 170 lo 210 mm i odgrywają taką samą rolę, jak wyżej wymienione haki wysadzinowe.

6) **Opórki przeciwpełzne** służą do przeciwdziałania w posuwaniu się szyn (pełzaniu) w kierunku ruchu przy biegu pociągów.

Opór składa się z dwóch części t. j. kadłuba o specjalnym profilu i śruby szczękowej.

7) **Pierścienie sprężynowe**, krążki, podkładki sprężyste służą pod nakrętkami do zabezpieczenia ich od odkręcania.

Pierścienie sprężynowe wykonywane są ze stali sprężystej o profilu płaskownika lub kwadratowym, nieraz trapezowym i posiadają 1 lub 2 zwoje.

8) **Śruby rozjazdowe** nie podlegają masowej produkcji, są one o różnych kształtach i wymiarach.

Wyprodukowane przez wytwórnie wyżej opisane artykuły techniczne muszą odpowiadać ściśle rysunkom typowym i obowiązującym, normalnym warunkom technicznym na złączki niewalcowane.

Warunki te zatwierdzono rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 19. 12. 1945 r. Nr. R. T. 23/19/45 (Dz. Urz. M. K. z 1945 r. Nr. 16 poz. 170).

Co do cennika na powyższe artykuły, to ceny mogą być dwojakie na każdy rodzaj artykułu w zależności od jego wymiarów (drobniejszy artykuł lub grubszy).

Mgr. E. Siennicki, Bytom

Zaopatrzenie Kolei w złącza niewalcowane

Przystępując w połowie 1945 roku do swej działalności Centrala Śrub i Nitów mając między innymi powierzony zbyt artykułów drobnej nawierzchni kolejowej czyli t. zw. złączek niewalcowanych, stanęła w tym względzie wobec olbrzymiego zadania.

Działania wojenne oraz rozbiórki dokonane przez okupanta spowodowały w kolejnictwie polskim zniszczenie około 10.000 km. linii kolejowych. Dla zilustrowania potrzeb kolejnictwa w zakresie złączek niewalcowanych na wymienioną długość toru wystarczy przypomnieć, że na jeden km. toru kolejowego przypada:

śrub łubkowych	420 kg.
krążków	31 kg.
wkrętów	5890 kg.
śrub do łączenia podkładów	722 kg.

W pierwszym okresie swej pracy Centrala napotykała na cały szereg większych trudności w organizowaniu dostaw złączek w ilościach zaspakajających zapotrzebowanie naszych kolei. Złożyły się na to różne powody, z których wymienimy najważniejsze: brak albumów Ministerstwa Komunikacji, zawierających rysunki znormalizowanych złączek niewalcowanych, używanych na P. K. P. co nie pozwalało Ministerstwu dokładnie precyzować swojego zapotrzebowania i powodowało znaczną stratę czasu na uzgadnianie potrzeb w drodze korespondencyjnej lub bezpośrednich konferencji. Następnie częściowa dewastacja zakładów wytwórczych, trudności w uzyskaniu surowców oraz nieuregulowana sprawa finansowania produkcji. Trudności te stopniowo zostały przezwyciężone, produkcja ruszyła z miejsca i rok 1945, który możemy

nazwać rokiem organizacyjnym, dał skromny wynik około 500 ton złączek dla naszych kolei i około 200 ton przeznaczonych na eksport (eksport ten zakończony w pierwszych miesiącach 1946 roku wyniósł w sumie ca 700 ton).

Wyniki te jednak były jeszcze niezadawalające, wysiłki w kierunku zwiększenia dostaw należało dalej pogłębiać, sytuacja kolejnictwa na odcinku zaopatrzenia materiałowego w dalszym ciągu była nader ciężka. Świadczy o tym chociażby powołanie do życia w końcu 1945 r. Nadzwyczajnej Komisji dla Usprawnienia Transportu oraz energiczne posunięcia Biura Organizacji Dostaw; między innymi zgodnie z zarządzeniem B. O. D. na terenie Centrali wyznaczono delegata do usprawnienia wszelkich kontaktów zaopatrzeniowych w zakresie dostaw dla Ministerstwa Komunikacji.

Wysiłki w współpracy z produkcją nie pozostały bez wyniku. Już w styczniu 1946 roku dostawy złączek wzrosły do 190 ton, zaś w lutym t. j. w przededniu konferencji międzyministerialnej pod hasłem „Przemysł pracuje dla Komunikacji" (2—3/III. 1946) osiągnęły pocieszającą już cyfrę 1005 ton. Ustalone na konferencji zapotrzebowanie Ministerstwa Komunikacji w wysokości 765 ton wkrętów miesięcznie zostało osiągnięte. Miesiąc marzec wykazał dalszy wzrost dostaw (1137,5 ton) zaś we wrześniu zanotowano cyfrę rekordową 1175,5 ton.

Sytuacja na odcinku zaopatrzenia w złączki niewalcowane została opanowana; dostawy artykułów drobnej nawierzchni kolejowej procentowo zrównały się z miesięcznymi dostawami hutnictwa w zakresie szyn i złącz walcowanych, a nawet je przekroczyły, dając Ministerstwu Komunikacji możność prawidłowego prowadzenia robót. Jeżeli chodzi o zorganizowanie dostaw opórek przeciwpełznych, to i w tej dziedzinie Centrala napotkała na poważne trudności.

Biorąc pod uwagę rozmiar zniszczeń szlaków kolejowych oraz ilość opórek potrzebnych na 1 km. toru (450 sztuk) możemy uprzytomnić sobie skalę zapotrzebowania kolei na ten artykuł. Tymczasem tylko jedna wytwórnia nastawiona była na produkcję opórek, przyczem jej możliwości produkcyjne były w świetle zapotrzebowania kolejnictwa zbyt szczupłe. Zmusiło to Centralę do szukania innych wytworów i zachęcania ich do nastawienia się na produkcję opórek.

Poważnym zagrożeniem należytego zaopatrzenia Kolei w złącza niewalcowane jest niewywiązywanie się finansowe Komunikacji za dokonane dostawy. Stan ten przechodząc w chroniczny naraża zakłady wytwórcze na bardzo poważne trudności i jest na dłuższą już metę nie do utrzymania.

Zbigniew Scheitza, Poznań

Zjednoczenie Przemysłu Taboru i Sprzętu Kolejowego współpracuje z Ministerstwem Komunikacji

Znaczna część wytwórczości fabryk podległych Zjednoczeniu Przemysłu Taboru i Sprzętu Kolejowego w Poznaniu przeznaczona jest dla potrzeb Ministerswa Komunikacji.

W roku 1946 oddano do użytku P. K. P. 4.116 wagonów węglarek i 151 parowozów normalnotorowych. Są to ilości nowozbudowanych parowozów i wagonów, nie uwzględniając jednostek wyremontowanych.

W roku bieżącym oddano do dyspozycji Ministerstwa Komunikacji już 29 parowozów i 1.546 wagonów nowych. Oprócz tego przeprowadza się w warsztatach podległych Zjednoczeniu kapitalne remonty wagonów osobowych, zniszczonych przez działania wojenne i stojących dotychczas bezużytecznie na torach. **Staramy się przyjść na tym polu z jak najdalej idącą pomocą warsztatom kolejowym, przeciążonym pracą.** Właśnie wykorzystanie stojących dotychczas bezużytecznie zniszczonych wagonów, jest w wielu wypadkach najracjonalniejszą drogą, wiodącą do szybkiej i oszczędnej odbudowy polskiego transportu i komunikacji.

Nowe konstrukcje i nowa produkcja.

Istniejące przy Zjednoczeniu, Centralne Biuro Konstrukcyjne zrzesza cały sztab wykwalifikowanych inżynierów mających za sobą całe lata pracy konstrukcyjnej w tej właśnie dziedzinie. **Konstruuje się tu zupełnie nowe typy wagonów i parowozów, jak również ulepsza przedwojenne polskie konstrukcje,** z uwzględnieniem życzeń Ministerstwa Komunikacji i najnowszych doświadczeń krajowych i zagranicznych, adaptowanych do specyficznych warunków na kolejach polskich. Jak widzimy więc, współpraca Zjednoczenia z Ministerstwem Komunikacji jest bardzo ścisła. Nie ogranicza się ona do szablonowego wykonywania założeń, gdyż szukając własnych dróg, daje Zjednoczenie kolejnictwu to, co w danych warunkach dla założeń trakcyjnych jest najwięcej potrzebne.

I tak w ostatnim czasie opracowano konstrukcje **nowego parowozu towarowego, oznaczonego symbolem „Ty 45"** znajdującego się obecnie w produkcji wielkoseryjnej. Produkcja przedwojennego modelu parowozu pośpieszno - osobowego „Pt 31" rozpocznie się już w bieżącym roku. Oznaczenie tego typu mianem przedwojennego jest może zbyt skromne, gdyż zastosowanie przy nim szeregu daleko idących ulepszeń, skracających czas produkcji, zmniejszających ilość materiałów, ułatwiających montaż i podwyższających wartość użytkową parowozu, **stwarza nowy typ, który będzie oddany do użytku pod nazwą „Pt 46".**

Nie zapomina się też o wagonach. W dziale wagonów towarowych specjalnych ulepszono przedwojenny wagon-chłodnię. Zbudujemy ich w bieżącym roku 100.

Opracowano także **nowy typ polskiej węglarki**; jest to wagon o konstrukcji nitowanej i spawanej ładowności 23 t. i nośności 24 t., a więc odbiegający od wzorów przedwojennych.

Poza tym opracowano **10-cio przedziałowy wagon osobowy.** Ma on te same wymiary co przedwojenny, lecz jest lżejszy o 10.000 kg. to znaczy zamiast 45 ton waży tylko 35 ton, przy nie zmniejszonej ilości miejsc.

W chwili bieżącej normalizuje się części wagonowe. Pozwoli to na znaczne oszczędności w eksploatacji taboru kolejowego, co da w wynikach Ministerstwu Komunikacji poważne oszczędności na inwestycjach.

Współpraca „Mostostalu“ w odbudowie Komunikacji

Państwowe Przedsiębiorstwo Budowy Mostów i Konstrukcji Stalowych „Mostostal“ w Zabrzu przyczyniło się w wysokim stopniu do odbudowy zniszczonych linii kolejowych i dróg państwowych, przez szybkie wykonanie uszkodzonych mostów.

Z rocznego sprawozdania za rok 1946 dowiadujemy się o odbudowie ważnych mostów kolejowych, jak przez Pilicę pod Warką 46 m, 570 ton, w ciągu 124 dni; Mostu na Sanie pod Rozwadowem 98 m, 1433 ton w okresie 155 dni; Mostu na rzece Wkrze pod Podmiechówkiem 64 m, 353 ton 199 dni; Mostu przez Dunajec pod Nowym Sączem 42 m, 300 ton 49 dni.

Z mostów drogowych wymienić należy na pierwszym miejscu montaż mostu Im. ks. Józefa Poniatowskiego w Warszawie 2.000 ton, odbudowę mostu przez Wisłę pod Toruniem 98 m, 1433 ton 267 dni, odbudowę 2-ch mostów drogowych na Odrze Wschodniej i Zachodniej pod Szczecinem, oraz rozbiórkę mostu Kierbedzia w Warszawie.

Z innych prac montażowych zasługuje na uwagę montaż kopuły w konstrukcji stalowej nad Salą Posiedzeń Sejmu 70 ton, montaż konstrukcji Zajezdni Tramwajowej na Woli w Warszawie oraz odbudowa hangarów lotniczych na Okęciu.

Jeżeli uwzględnimy potrzebne do wykonania powyższych robót prace pomiarowe i konstrukcyjne, oraz czas na zwiezienie materiału, musimy podziwiać nadzwyczajną sprawność i należyte skoordynowanie prac powyższego Przedsiębiorstwa, liczącego 1079 robotników i 93 pracowników umysłowych.

Obroty Mostostalu wynosiły w roku ubiegłym około 450 milionów złotych.

z. k.

Kostuj Władysław, Wrocław.

Współpraca „Pafawagu“ z Min. Komunikacji

Mało kto zdaje sobie dzisiaj sprawę z tego, jak wyglądała Państwowa Fabryka Wagonów we Wrocławiu prawie dwa lata temu, kiedy w lipcu 1945 r. pierwsza ekipa rzemieślników, techników i inżynierów, obejmowała teren jednej z największych w Europie fabryk wagonów, dawniej Linke Hofmann Werke A. G.

W swoim czasie prasa polska wiele rozpisywała się na temat wielkości terenu i dokonanych na nim zniszczeń. Dzisiaj nie będziemy powtarzać liczb obrazujących zniszczenia, lecz postaramy się zanalizować dlaczego Pafawag został w tak rekordowym tempie odbudowany, jakie ma osiągnięcia w dziedzinie produkcji i jakie ma zamierzenia na przyszłość.

Kto zna Wrocław, ten może odtworzyć sobie obraz zniszczenia fabryki wagonów w chwili przejęcia jej przez władze polskie, obecny bowiem obraz fabryki, może być jedynie dowodem tężyzny i dojrzałości załogi fabrycznej.

Co dodawało sił garstce zapaleńców podejmujących się wykonania tego gigantycznego dzieła?

Bodźców do pracy było wiele. Tym gronem pionierów nie kierowała fantazja czy młodzieńczy zapał, który wybucha i gaśnie. Wychowani w twardej szkole życia, mając przed oczyma rozpaczliwy stan taboru kolejowego w Polsce, postanowili budować i wytrwać. To samozaparcie oraz planowe i konsekwentne dążenie do celu jest godne podziwu i naśladowania. Życie nauczyło tych ludzi, że tylko praca systematyczna, oparta na realnych podstawach, pozwoli osiągnąć cel. To było ich myślą przewodnią przy realizowaniu planu, a ciężka sytuacja w taborze kolejowym podwajała ich wysiłki. Dlatego praca była tak wydajna i dziś nie tylko wydajność nie straciła na sile, ale się zwiększa.

Okazało się, że gruzy nie były dla nich straszne, że pracy się nie bali, jeżeli już w listopadzie 1945 roku fabryka wyprodukowała pierwszą część węglarek typu niemieckiego, a w grudniu 44-y węglarki.

Jak pożyteczna była praca pionierów pokazał rok 1946.

Zniszczenia wojenne zostały prawie zupełnie usunięte, a produkcja wzrasta z miesiąca na miesiąc. 4-go czerwca 1946 r. Pafawag wypuszcza 1000-czną węglarkę, a dzień 10-go września jest świadkiem wypuszczenia w świat 2000-cznej węglarki typu 2 Ommu.

Ogółem do końca września wyprodukowano 2200 węglarek typu 2 Ommu. W miesiącu czerwcu wypuszczono również pierwsze trzy nowe wagony osobowe oraz wyremontowano w III. kwartale 16 wagonów tramwajowych, dar m. Wrocławia dla Warszawy.

Produkcja węglarek odbywa się wyłącznie systemem taśmowym, co znacznie zwiększa wydajność.

W trzecim kwartale, równocześnie z produkcją ostatnich węglarek typu niemieckiego przygotowywano się do produkcji węglarki typu polskiego Wdd serii 29 W., tak że już w czwartym kwartale wyprodukowano 640 węglarek 29 W., oraz wyremontowano dalszych 12 wagonów tramwajowych dla Warszawy.

Bilans za rok 1946 zamyka się imponującą cyfrą wyprodukowanych 2790 węglarek, 3 wagonów osobowych nowych oraz 28 wagonów tramwajowych wyremontowanych.

Rok 1947 rozpoczął się pod znakiem wzmożonej produkcji. W pierwszym kwartale wyprodukowano 1170 węglarek Wdd serii 29 W. Wyremontowano 8 wagonów osobowych oraz 11 wagonów tramwajowych. W miesiącu kwietniu wyprodukowano 483 węglarki, 3 wagony osobowe nowe, wyremontowano 2 wagony osobowe, oraz wypuszczono 1-szy tender parowozowy. W maju wyprodukowano 446 węglarek, 5 tendrów, 2 wagony osobowe nowe i wyremontowano 2 wagony osobowe.

Prace fabryki, to cały szereg nieustannych wysiłków załogi w różnym stopniu zrealizowanych. Wygrano bitwę ze zniszczeniem, uzupełniono zdekompletowany park maszynowy. Życie kulturalne sportowe i spółdzielcze ma na swoim koncie bardzo poważne osiągnięcia. Pod tym względem jest P. F. W. przodującym zakładem przemysłowym na Dolnym Śląsku. Podobnie jak inne zakłady przemysłowe, fabryka odczuwa brak fachowców oraz surowców do produkcji. Jeżeli chodzi o brak fachowców, to problem ten w zasadzie jest już rozwiązany. Przy fabryce zorganizowana jest szkoła przemysłowa, Liceum mechaniczne oraz liczne kursy szkolenia zawodowego, co umożliwia uzupełnienie kadr fachowców młodymi siłami.

Jedynie brak surowców stoi na przeszkodzie do całkowitego wykorzystania naszych możliwości produkcyjnych. W tym wypadku fabryka jest zależna od hut i innych zakładów przemysłowych. Celem uniezależnienia się, zakład dąży wszelkimi siłami do produkowania we własnym zakresie jak najwięcej części potrzebnych do montażu wagonów. Remont wagonów przedłuża się ze względu na to, że wagony do remontu przychodzą w coraz gorszym stanie.

Możliwości produkcyjne fabryki przedstawiają się dzisiaj następująco: miesięcznie 600 węglarek i 12 tendrów parowozowych, a dążymy do osiągnięcia następującej zdolności produkcyjnej: 800 węglarek, 25 tendrów oraz 25 wagonów osobowych miesięcznie.

W roku 1948 przewidziane są również do budowy wagony pocztowo-bagażowe oraz węglarki czterociosiowe nośności 55 ton.

Osiągnięte wyniki dają nam pewność, że planowane zamierzenia zostaną w pełni zrealizowane.

Inż. Jerzy Nofer, Cumberland,
W. Brytania.

Materiały na rower nowoczesny

W ostatnich latach zaznacza się dążność do zmniejszenia ciężaru obarczającego cyklistę, przez dostarczenie mu sprzętu lekkiego, jednak bez uszczerbku dla wytrzymałości. Wyniki badań wysoko-wytrzymałościowej stali oraz stopów lekkich dla produkcji lotniczej w czasie wojny, mogą być użyte do udoskonalenia tego starego środka transportu, jakim jest rower.

Stopy lekkie.

Co do zastosowania stopów lekkich do budowy roweru, musimy się zastanowić, jakie będą korzyści ich użycia i jakie części roweru mogą być z nich wykonane.

Oczywiście lekkość stopów aluminiowych jest ich główną zaletą, gdyż stosunek ciężarów właściwych stopów lekkich i stali jest około 1 : 3 (22,7 — 7,85 gr/cm³). Ten widoczny zysk nie będzie jednak tak jaskrawy, jeżeli uwzględnimy wytrzymałości tych materiałów.

Niektóre własności stopów lekkich używanych do budowy roweru w kształcie rur są podane w tabeli 1.

Tabela 1.

Stop	Własności mechaniczne		Ogólne zalety
Hidumin 44	Granica płynności Wytrzymałość na zerwanie Wydłużenie	26,8 kg/mm² 31,5 kg/mm² 10%	Średnia wytrzymałość. Duża odporność na korozję. Doskonała obrabialność.
R. R. 56	Granica płynności Wytrzymałość na zerwanie Wydłużenie	33 kg/mm² 42,5 kg/mm² 10%	Średnia wytrzymałość Dobra obrabialność.
Hid. 66	Granica płynności Wytrzymałość na zerwanie Wydłużenie	33 kg/mm² 46 kg/mm² 10%	Rury o dużej wytrzymałości. Dobra obrabialność w ograniczonym czasie po obróbce cieplnej.
Hid. 77	Granica płynności Wytrzymałość na zerwanie Wydłużenie	42,5 kg/mm² 50 kg/mm² 10%	Bardzo duża wytrzymałość. Dobra obrabialność w ograniczonym czasie po obróbce cieplnej.
Podane własności są jako minimalne			

Te cztery stopy podlegają podwójnej obróbce cieplnej: chłodzone w wodzie z wysokiej temperatury ulegają zmiękczeniu, co pozwala na łatwą mechaniczną obróbkę, zaś grzane do względnie niskiej temperatury i chłodzone w powietrzu, uzyskują maksymalne własności wytrzymałościowe.

Powyższe stopy nadają się do budowy kierownicy, wspornika siodła, wspornika kierownicy i bagażnika. Zależnie od wymagań wytrzymałościowych i obrabialnych. Hid. 44 używa się na kierownice i pedały. Hid. 66 na wsporniki. Części kute jak: zamocowanie kierownicy i nakrętki motylkowe wykonuje się z RR 56, znanego z doskonałych właściwości kujnych. Po zdecydowaniu stopu ze względu na typ obróbki dobiera się taką grubość ścianek, aby uzyskać odpowiednią wytrzymałość, przy czym zawsze uzyska się oszczędność na ciężarze części.

Jako przykład zmniejszenia ciężaru podam wspornik siodła:

Materiał	Długość	Średnica	Grubość	Ciężar
Stal HM	12″	1,043″	17 S. W. G.	0,198 kg
Hid 66	12″	1,043″	15 S. W. G.	0,127 kg

Oszczędność na ciężarze 35,7% przy zwiększeniu wytrzymałości o 14,5%.

Oczywiście zostało doświadczalnie sprawdzone, że wytrzymałość na zmęczenie i uderzenia wspomnianych stopów lekkich jest równa dotychczas używanej stali.

Pedały są wykonywane z rur i z blachy z wkładkami stalowymi, utwardzonymi w miejscach gdzie wymagana jest odporność na zużycie (łożyska). Nakrętki i korby są kute, a wspornik lampy wykonany z walcowanej blachy.

Nieobciążone części, jak błotniki i ich zamocowania są wykonane ze stopu Hid. 11 albo Hid. 22, niepodlegających obróbce cieplnej, o wytrzymałości na zerwanie 19—24kg/mm². Jest to wytrzymałość zupełnie zadawalająca, a jest korzyść z uniknięcia obróbki cieplnej. Błotniki są walcowane z blachy wyżarzonej a zamocowania błotników wyginane z drutu w stanie półtwardym.

Pierwsza faza obróbki cieplnej polega na ogrzewaniu metalu do 460 — 530 + 5° C. zależnie od składu stopu, i chłodzeniu w zimnej wodzie, przez co uzyskuje się zmiękczenie materiału. Ogrzewanie wykonuje się w czasie 1—2½ godz., przy czym obróbka mechaniczna powinna nastąpić możliwie szybko po ostudzeniu.

Ogrzewanie odbywa się w kąpieli lub w strudze gorącego powietrza.

Druga faza — utwardzanie — polega na ogrzeniu gotowej części do temperatury 165—185° C. w czasie 4—16 godz. i chłodzeniu w powietrzu.

Dla materiałów niepodlegających obróbce cieplnej potrzebna jest jedna operacja cieplna, wyżarzanie ze stanu twardego do obróbki, co odbywa się przez grzanie w temperaturze 350—380° C. przez czas odpowiednio długi.

Jednym z ważnych czynników stosowania stopów lekkich jest to, że posiadają one piękny naturalny kolor po polerowaniu, podobny powierzchni chromowanej.

Z zastosowaniem anodowania używanego powszechnie w czasie wojny, powierzchnia części może być przygotowana do powlekania barwnikami o pięknym połysku po polerowaniu. Prawie każdy kolor może być użyty, a powierzchnia tak przygotowana jest doskonale zabezpieczona przed korozją.

Co do przyszłości lekkich stopów w budowie roweru prowadzone są doświadczenia w kierunku zbudowania roweru całkowicie ze stopu lekkiego.

Trudności spawania lub lutowania odpowiednio silnym lutem rur ze stopu lekkiego stoją tu na przeszkodzie. We Francji szereg firm przeprowadza doświadczenia z ramami z duraluminium i z alumagu. Rury są łączone przez spawanie (!), przy pomocy stożków rozprężonych lub przez wtłaczanie w złącza i zabezpieczane kołkami. W Anglii wprowadzanie stopów lekkich odbywa się ostrożnie, zmiana materiału odbywa się kolejno w każdej części.

Stopy o małej, średniej i dużej wytrzymałości zostały już zastosowane, stopy o wielkiej wytrzymałości są tematem badań.

Stale.

Prowadzone są badania nad zastosowaniem stali specjalnych. Początkowo używana stal miękka została zastąpiona stalą 0,35 i 0,5% C.

Aby zapewnić jednakową wytrzymałość na całej długości rury, w miejscu lutowania zwiększono grubość ścianki, stosując specjalne metody ciągnienia, przez co uzyskano rurę o rozmaitym przekroju ale jednakowej wytrzymałości po lutowaniu, przy oszczędności na ciężarze.

Obecnie zaznacza się kierunek użycia niskostopowej stali o własności ulepszania przez mechaniczną obróbkę (ciągnienie, kucie). Te stale mogą być spawane lub lutowane bez strat wytrzymałości na złączach. Skład takiej stali musi być bardzo dokładny, aby uniknąć osłabienia przez przegrzanie w wypadku spawania, specjalnie cienko-ściennych rur ramy.

Skład używanych stali i ich własności wytrzymałościowe przed i po spawaniu czy lutowaniu podaje tabela 2.

Tabela 2.

Stal	Skład w %						Własności					
	C	Si	Mn	S	P	M_0	R_0	P_0	R_1	Q_1	A_0	A_1
B	0,20	0,25	0,70	0,05	0,05		44	41	38	27	12	12
A	0,40	0,35	1,00	0,05	0,05		55	47	47	39,5	10	10
HM	0,26	0,35	1,75	0,05	0,05		71	63	47	39,5	10	10
531	0,26	0,35	1,75	0,05	0,05	0,25	79	71	71	63	10	10

R — naprężenie zrywające w kg/mm².
Q — granica płynności w kg/mm².
A — wydłużenie próbki 50 mm długiej w %.
$_0$ — stan utwardzenia.
$_1$ — stan po spawaniu lub lutowaniu.

Użycie stali manganowo-molibdenowej (531) daje duże możliwości ulżenia na ciężarze przy zachowaniu wytrzymałości ramy.

Tabela 3 pokazuje wymiary rur i odpowiednie ich ciężary dla stali B i 531.

Tabela 3.

Nazwa	Rura górna	Rura przednia	Rura siodła	Rura główki	Podłużnica dolna	Stojak tylny	Pióro widełek	
Ilość	1	1	1	1	2	2	2	
B	22″	22 1/2″	22″	5″	16″	18″	16″	długość
	1″ x 20	1 1/8″ x 19	1 1/8″ x 20	1 1/4″ x 20	7/8″ x 18	5/8″ x 20	0,920″ x 18	przekrój
	312	368	350	85	545 para	312 para	530 para	ciężar gr.
531	22″	22 1/2″	22″	5″	16″	18″	16″	długość
	1″ x 21/24	1 1/8″ x 20/23	1 1/8″ x 21/24	1 1/4″ x 22	7/8″ x 21	0,605″ x 24	0,920″ x 19/20	przekrój
	242	320	213	71	340 para	198 para	440 para	ciężar gr.

Uwaga: Grubości ścianek podane w S. W. G. Wymiar podwójny grubości wynika z zastosowania rur zgrubionych w miejscach, gdzie będą one grzane z okazji spawania czy lutowania.

Ciężar rur ramy wykonanych ze stali B — 1,972 kg.

Ciężar rur ramy wykonanych ze stali 531 — 1,384 kg.

Oszczędność na ciężarze wynosi 0,588 kg, co stanowi 30%.

Odpowiednia oszczędność ciężaru widełek przednich wynosi 17%.

Również i złącza dla lekkiego roweru mogą być wykonane lżejsze. Przykład podany w tabeli 4.

Tabela 4.

Typ roweru	Górny uchwyt główki	Dolny uchwyt główki	Uchwyt siodła	Piasta dolna	Nazwa części
Normalny	64	75	85	240	Ciężar w gr.
Lekki	50	57	71	216	
Różnica	14	18	14	24	
Oszczędność	22	24	16,5	10	%

Ogólnie ciężar złączy dla typu normalnego jest 0,464 kg, a dla lekkiego — 0,394 kg, oszczędność stanowi 0,070 kg czyli 15%.

Zastosowanie w przyszłości ramy całkowicie spawanej umożliwi dalsze zmniejszenie ciężaru całości przez uniknięcie użycia złączy.

Nie każda stal nadaje się do wykonania ramy całkowicie spawanej, ale osiągnięcia w celu uzyskania odpowiedniej stali zostały uwieńczone powodzeniem.

Dr J. K.

Produkcja piast rowerowych w Polsce

Ważnym zagadnieniem przy produkcji rowerów jest wyrób piast dla tylnego koła. Konstruktorzy znają cztery rodzaje typów piast a mianowicie:

1) piastę normalną t. zw. popularnie „ostre koło", stosowane przy rowerach wyścigowych. W tym wypadku stosuje się hamulce szczękowe na oba koła.

2) normalną piastę z kółkiem łańcuchowym i bębnami do hamulców bębnowych (podobnie jak w samochodach).
3) normalną piastę z kołem łańcuchowym wolnobiegowym, hamulce szczękowe na oba koła. Zastosowanie koła wolnobiegowego pozwala na poruszanie się rozpędzonego roweru bez potrzeby poruszania pedałami. Stosuje się ten rodzaj piasty w rowerach sportowych, wyścigowych i turystycznych, wreszcie
4) piastę wolno-biegową, samohamującą typu „Torpedo", „Novo-Husquerna" i inne. Piasta ta ma tę dodatnią stronę, że zbędne są hamulce. Używa się tę piasty głównie przy rowerach turystycznych. Wykonuje się te piasty, jako jedno, dwu lub trzy biegowe — piasty wielobiegowe stosowane są głównie w terenie górzystym.

W Polsce przedwojennej nie produkowaliśmy w kraju ani piast, ani kółek łańcuchowych wolnobiegowych, ani piast samo-hamujących. Z zagranicy sprowadzaliśmy około 300 tys. szt. rocznie, przy czym głównym producentem piast typu „Torpedo" były fabryki niemieckie i austriackie, angielskie i czechosłowackie. Dopiero tuż przed wojną rozpoczęliśmy produkcję piast typu „Torpedo" w fabryce „AFS" w Warszawie. Produkcja ta jednak nie zaspakajała potrzeb rynku. Przygotowana zaś produkcja piast powyższego typu w fabryce broni w Radomiu, została uniemożliwiona wybuchem wojny. W dobie obecnej rozpoczęliśmy wytwarzanie piast rowerowych w sposób seryjny, przewidując duże zapotrzebowanie na rowery, jako powszechnego środka komunikacji. W pełnym zrozumieniu ważności tego zagadnienia, powierzyło Zjednoczenie Przemysłu Motoryzacyjnego uruchomienie i produkcję piast typu „Torpedo" fabryce H. Cegielski w Poznaniu. Produkcja piast, która wynosi już obecnie 3.500 sztuk miesięcznie, wzrasta stale i jeszcze w bieżącym półroczu osiągnie cyfrę 5 000 sztuk miesięcznie. Pozatym uruchomiliśmy jeszcze w roku ubiegłym produkcję kół łańcuchowych-wolnobiegowych, które również nie były wytwarzane w Polsce.

Jak z powyższego wynika, została sprawa piasty wolnobiegowej, samohamującej i kół wolnobiegowych rozwiązana w krótkim czasie przez nasz przemysł rowerowy i umożliwiła nam uniezależnienie się od dostaw zagranicznych. Należy zaś pamiętać, że sama tylko pozycja importu piast wynosiła przed wojną 2,5 mil. zł. przedwojennych rocznie.

Inż. Skoczkowski Bytom

FRANCUSKIE RYNKI SAMOCHODOWE

(Wyciąg z „Przeglądu Motoryzacyjnego"—Wydawnictwo Sekcji Motoryzacyjnej Stowarzyszenia Techników Polskich w Wielkiej Brytanii).

Francuski autobus bezramowy

F-a „Chausson" wypuściła własny typ autobusu dla komunikacji międzymiastowej. Autobus posiada miejsc siedzących dla 44 osób z tym, że gwarancyjna dopuszczalna ilość wynosi 65 osób. Ciężar autobusu—5 t., obciążenie normalne 5 t. Szybkość maksymalna wozu 100 km/godz. Autobus Chausson jest konstrukcją bezramową, z blachy stal., z elementów o skrzynkowych przekrojach i z płyt wstępnie naprężonych. Jedną z innowacji jest wewnątrz pusta oś wykonana z blachy stal. i całkowicie spawana, o wadze mniejszej od wagi normalnej osi o podobnej nośności. Zespół napędowy, składający się z silnika sześciocylindrowego gaźnikowego o pojemności 6 litr. lub szybkobieżnego zespołu dieselowskiego, sprzęgła i skrzynki biegów przymocowany jest do dwóch rurowych poprzeczek, co umożliwia wysunięcie do przodu całego zespołu wraz z chłodnicą, celem dokonania napraw. Układ kierowniczy jest wspomagany pneumatycznym servo, a w razie braku sprężonego powietrza działa bezpośrednio od koła kierownicy. Sprężone powietrze służy także do otwierania i zamykania przez kierowcę drzwi autobusu.

Francuski samochód osobowy „Descartes 52".

Pierwszym prawdziwie powojennym europejskim modelem, nieskrępowanym decydującymi dla przeciętnego nabywcy czynnikami, jakimi są taniość wozu i małe zużycie paliwa jest niewątpliwie duża, pięcioosobowa, cztero-drzwiowa kareta „Descartes 52", konstrukcji francuskiego inżyniera Emila Claveau. Oto jej cechy charakterystyczne:

1. bardzo mały ciężar wozu w stosunku do mocy silnika (10,9 kg na 1 KM w porównaniu do najniższego dotychczas 18 kg/1 KM).
2. Najwydatniejsza opływowość linii zewnętrznych przy dużej wewnętrznej pojemności.
3. Napęd na przednie koła przy pełnym, niezależnym zawieszeniu na wszystkich czterech kołach.
4. Bezramowa konstrukcja z podnośnikami (lewarkami) o mechanicznym napędzie, wbudowanymi na stałe dla wszystkich czterech kół.
5. Zużycie paliwa nieco ponad 13 litrów/100 km., przy szybkości ok. 95/km/godz. (szybkość maks. do 160 km/godz.).
6. Duża pojemność zbiornika paliwa (ok. 110 litrów) pozwalająca na nieprzerwaną jazdę ok. 800 km.

Francuski samochód sportowy „J. P. W.“ z silnikiem z tyłu.

Jest to samochód trzy osobowy. Koło kierownicy i siedzenie dla kierowcy, są umieszczone w pośrodku, miejsca dla pasażerów po obu stronach. odsunięte nieco do tyłu. Nadwozie niema żadnych wystających elementów. Silnik V—6, górno zaworowy o kącie 120°, średnicy cylindrów 72 mm i skoku tłoków 62 mm, daje 82 KM przy 5000 obr./min.

W jednej z odmian tego silnika sprężyny zaworowe mają być zastąpione drążkami skrętnymi. Silnik w tej odmianie ma dać 110 KM przy 7000 obr./min., zaś przy zastosowaniu dmuchawy typu Roots'a do 200 KM.

Rozstaw osi pojazdu wynosi ok. 2440 mm, rozstaw kół ok. 1220 mm, całkowita wysokość wozu ok. 1400 mm. Waga — 800 kg, szybkość jazdy 145 km/godz. a z dmuchawą 190 km/godz.

Oszczędny samochodzik francuski.

F-ma Chausson opracowała dwu-osobowy samochód bezramowy i bezdrzwiowy o wadze 280 kg. Wymiary wozu: długość 3000 mm, szerokość 1,060 mm, rozstaw osi 1730 mm, rozstaw kół 910 mm. Silnik jednocylindrowy, dwusuwowy, chłodzony wodą, pojemność skokowa 350 cm^3, moc 9 KM przy 3700 obr./min. Jest on wyposażony w nowy bezigłowy i bezpływakowy gaźnik (Solex). Zawieszenie silnika i przeniesienie napędu zostało specjalnie opracowane z uwagi na niemożność zrównoważenia biegu jednocylindrowego silnika. Szybkość maksymalna ma być 75 km/godz., a zużycie paliwa przy 3,5 do 4 litrów na 100 km.

Ciężarówki „Dodge'a“ 2,5 i 3 tony.

F-ma „Chrisler“ buduje trzy typy nowych ciężarówek „Dodge'a“, typ WJ, typ WK, typ WR. — Przeznaczone są one do pracy w ciężkich warunkach. Charakterystyczne cechy konstrukcyjne:

- — zawory wydechowe, chłodzone sodem, posiadają stellitowe czoła oraz stellitowe gniazda zaworowe,
- — tłoki ze stopu lekkiego posiadają stalowe rozpórki, regulujące ich rozszerzalność,
- — pierścienie tłokowe:
  - — górny uszczelniający, całkowicie chromowany,
  - — drugi i trzeci — lekko stożkowe, uszczelniają i zbierają olej,
  - — ostatni, szeroki, wyłącznie zbierający,
- — blok cylindrowy z żeliwa, chromo-niklo-molibdenowego,
- — wał korbowy ma 7 czopów głównych o powierzchni utwardzonej,
- — panewki wielowarstwowe,
- — olejenie obiegowe,
- — skrzynka przekładniowa posiada dwa otwory, pozwalające dołączyć urządzenia dla napędu dźwigów, pomp do opon, sprężarek, wciągników i tp.,
- — tylny most posiada konstrukcję pozwalającą zamontowanie jednej z trzech następujących przekładni dyferencjału:
  1. jednostopniową, hypoidalną — stożkową,
  2. dwubiegową, dwustopniową, hypoidalną stożkową i śrubową,
  3. jednobiegową, dwustopniową, hypoidalną — stożkową i śrubową.

Hamulce są hydrauliczne i wyposażone w uszczelniony wzmacniacz, (ciśnieniowe „Servo"). Na żądanie instaluje się hamulce pneumatyczne.

- — na wale napędzającym jest zbudowany bęben hamulcowy hamulca ręcznego,
- — budka kierowcy jest zamocowana elastycznie i całkowicie uszczelniona.

Wł. Mostowicz, Warszawa.

Nowoczesne samoloty olbrzymy

Holandia uruchamia dla lotów transoceanicznych nowozakupione olbrzymy powietrzne typu Lockhead - Constellation. Samoloty latają pod firmą K. L. M. — Linie Lotnicze. W tej chwili Holandia zakupiła 4 takie olbrzymy, które zostały ochrzczone uroczyście nazwami miejsc bitew ostatniej wojny na terenie Holandii: Arnhem, Utrecht, Venlo, Walcheren.

Samolot ten specjalnie jest kwalifikowany do lotów na duże przestrzenie dzięki specjalnej aparaturze, umożliwiającej wzniesienie się na 6000 mtr., gdzie loty są spokojne. Pasażerowie nie odczuwają wysokości, gdyż aparat specjalny utrzymuje wystarczające ciśnienie wewnątrz samolotu. Miejsc przewidzianych jest 44. Uwzględniono wszystkie wygody, jakie tylko można zapewnić pasażerom w czasie podróży powietrznej. Są garderoby, kuchnia, bagażownia. Specjalna izolacja od szmerów, umożliwia rozmowę, gdyż szum motorów dochodzi silnie zciszony. Pilot rezyduje w specjalnej kabinie, zaopatrzonej w najnowocześniejsze aparaty pokładowe.

Samolot rozwija szybkość 490 do 500 km na godzinę.

Jak widzimy, świat idzie naprzód wykorzystując doświadczenia z okresu wojennego dla potrzeb cywilnych. Dzięki tym nowym samolotom-olbrzymom, można przelecieć przestrzeń Nowy Jork — Amsterdam w ciągu 13 i pół godziny.

NOWY SPOSÓB ROZRACHUNKU ZA DOSTAWY

Z dniem 1 lipca br. obowiązywać będzie na podstawie uchwały Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z dnia 20. 5. br. nowy sposób rozliczeń za dostawy lub usługi w sektorze państwowym oraz pomiędzy tym sektorem, a Związkiem Gospodarczym Spółdzielni „Społem".

Uchwała powyższa nie obejmuje przedsiębiorstw budowlanych i montażowych oraz punktów sprzedaży detalicznej.

Najważniejszym postanowieniem tej uchwały jest zniesienie zaliczkowania przy zamówieniach towarowych lub usługowych, nie dotyczy ono jedynie transakcji, zawieranych w ramach Państwowego Planu Inwestycyjnego.

Zniesienie zaliczkowania pomiędzy przedsiębiorstwami jest dalszym krokiem do ujednolicenia systemu kredytowego i uregulowania zagadnienia kapitałów obrotowych: istnienie zaliczek zaciemniało obraz finansowy przedsiębiorstw i było niejednokrotnie źródłem podwójnego finansowania. Jedyną instytucją powołaną do udzielania kredytu na cele produkcji jest w przemyśle Narodowy Bank Polski: stąd dążenie do wyeliminowania wszelkich innych form kredytu.

Nie ulega wątpliwości, że zanim aparat bankowy obejmie całość gospodarki przemysłowej, **zniesienie zaliczkowania wywoła poważne zaburzenia.** Spowoduje to wzmożenie zapotrzebowania kredytu bankowego, który w międzyczasie udzielać będzie zmuszony Bank Gospodarstwa Krajowego.

Sposób rozliczania za dostawy lub usługi również jest w Uchwale szczegółowo omówiony. Nowością jest inkaso należności za pośrednictwem banku na podstawie faktury: jest to bardzo duże ułatwienie dla dostawcy, któremu bank uznaje konto w przewidzianym terminie, nawet w wypadku braku dyspozycji zapłaty ze strony odbiorcy.

Odbiorca może wstrzymać regulację faktury jedynie w wypadku, jeżeli towaru w ogóle nie zamawiał, lub gdy towar został dostarczony w jakości innej od zamówionej.

W stosunku do opieszałych płatników będzie zastosowana zasada inkasa połączonego z akredytywą: odbiorca, który raz jeden nie pokryje w terminie faktury, będzie zmuszony na przyszłość do otwierania akredytywy przy zamówieniu.

Omawiana uchwała jest dalszym krokiem w kierunku ujednolicenia i uporządkowania nowego systemu finansowego, krokiem, który wyprzedza niezbędne uregulowanie innych odcinków tego systemu.

J. L.

RADA HANDLOWA.

W Centrali Handlowej Przemysłu Metalowego w Bytomiu odbyło się w dniu 28. maja br. pierwsze posiedzenie Rady Handlowej. Jest to instytucja opiniodawcza przy Centrali Handlowej, złożona ze specjalistów i fachowców w zakresie dystrybucji przemysłu metalowego, reprezentantów kół ekonomicznych i czynnika społecznego. Liczny udział zaproszonych do Rady członków jest dowodem, że instytucja taka była potrzebną a powołanie jej do życia wypełniło istniejącą w dziedzinie dystrybucji lukę, wysłuchania wszystkich zainteresowanych w tej sprawie.

Zebranie zagaił Naczelny Dyrektor Centrali Handlowej Przemysłu Metalowego, Mgr Bagiński, referatem „Aktualne zadania Centrali Handlowej Przemysłu Metalowego". Mówca przedstawił różnorodność metod dotychczasowej pracy dystrybucyjnej i wynikły z tego powodu chaos na rynku metalowym. Jest to zupełnie naturalny objaw, albowiem sprzedażą w przemyśle metalowym zajmowało się: 6 Central Zbytu i 8 Biur Sprzedaży, Zjednoczeń samodzielnie sprzedających, Państwowa Centrala Handlowa, Państwowe Składy Żelaza, wreszcie Centrala Materiałów Budowlnych i inne instytucje, które reprezentowały sektor państwowy. W sektorze spółdzielczym Społem i Samopomoc Chłopska. W sektorze prywatnym cały konglomerat firm, pracujących na różnych zasadach, nie zawsze przestrzegających tych zasad, przeważnie nie zrzeszonych w fachowej organizacji kupieckiej. Jeszcze gorzej przedstawiała się ta sprawa na odcinku detalu.

Uporządkowanie tych spraw dystrybucji wewnętrznej było głównym tematem obrad pierwszego posiedzenia Rady Handlowej.

Referat na powyższy temat wygłosił dyrektor Centrali Handlowej Mgr Blachowski.

W dyskusji zabierali głos: dyrektor: Dębicki, przedstawiciel Społem, prezes związku kupców branży metalowej ob. Poprzęcki, dyrektor Wisłocki, Dr Złomek, dyrektor Gosiewski, dyrektor Grzymałowski, Mgr. Mostowicz, oraz dyrektorzy Centrali Bagiński i Blachowski.

Omówiono cały szereg spraw, jak planowanie zbytu, zagadnienia finansowe, sprawę dorzutów, kredytów dla składów, księgowości, podatków, podniesienia jakości wyrobów, organizacji biurowości, szkolenia, wystaw i targów, oraz organzacji handlu zagranicznego.

Na ostatni temat „Zagadnienie organizacji eksportu przemysłu metalowego" wygłosił referat dyrektor Mgr Kowalkowski. Prelegent omówił zadania Centrali Handlowej na odcinku kierownictwa handlu zagranicznego przemysłu metalowego, skoncentrowanie go na razie w jednej firmie eksportowej, ze względu na małe obroty.

W dziedzinie importu rynku wewnętrznego Centrala Handlowa chce sobie zastrzec głos opiniodawczy, jako najlepiej zorientowana w analizie tego rynku.

Dyskusja i wnioski dały bardzo cenny materiał Centrali Handlowej do dalszej pracy usprawnienia dystrybucji rynku wewnętrznego.

zk.

NARADA TECHNICZNA.

W auli Państwowego Technicum w Bytomiu odbyła się 9 z kolei narada techniczna Zjednoczenia Polskich Fabryk Drutu, Gwoździ i Wyrobów z Drutu.

W obradach wzięło udział około 170 osób dyrektorów i kierowników wydziałów poszczególnych Zakładów pracy, ponadto przedstawiciele sił praco-

wniczych, t. j. rad zakładowych, majstrów i komórek partyjnych.

Zjazd poświęcony był omówieniu trzech zasadniczych zagadnień:

1) usprawnienie organizacji fabryk,
2) zagadnienie kosztów własnych,
3) akcja oszczędnościowa;

poza tym omówiono:

4) nowy system finansowania fabryk,
5) sprawy socjalne i szkolenie zawodowe,
6) sprawy techniczne.

Po omówieniu powyższych tematów, oraz szeregu spraw wewnętrznych, konferencję zakończono.

WYSTAWA „PRZEMYSŁ ZIEM ODZYSKANYCH"

Otwarta w maju, w gmachu Państwowego Instytutu Geologicznego w Warszawie, pod protektoratem Ministerstwa Przemysłu i Handlu, wystawa „Przemysł Ziem Odzyskanych" wzbudziła wielkie zainteresowanie w całym kraju i odbiła się głośnym echem zarówno w prasie polskiej jak i zagranicznej.

Wystawa ta jest dla szerokich warstw społeczeństwa wskaźnikiem i informatorem tego wszystkiego cośmy, podczas dwóch lat wytężonej pracy, zdołali zdziałać na obróconych w perzynę Ziemiach Odzyskanych. **Jest ona wymowną odpowiedzią na wystąpienie kwestionujące, podczas Konferencji Moskiewskiej, nasze granice zachodnie, odpowiedzią udokumentowaną szeregiem plansz, wykresów, tablic i cyfr.**

Na 35 stoiskach wykazano przejrzyście szeroki wachlarz wytwórczości wszystkich gałęzi przemysłu. Wśród nich na pierwszy plan wysuwa się poza przemysłem węglowym i hutniczym **dział przemysłu metalowego.**

Centralny Zarząd Przemysłu Metalowego przedstawił w ramach Zjednoczeń branżowych całokształt swej produkcji.

Widzimy wagony z Zielonej Góry (wagon - towarowy, wagon - cysternę i wagon - lodówkę) i sprzęt kolejowy z Wrocławia, są obrabiarki z Gdańska (wiertarka i piła ramowa) i maszyny z Gliwic (turbina wodna i maszyna do kalibrowania otworów przy produkcji drutu), jest dział kotlarski,—model aparatu dystylacyjnego i sprężarka ze Świdnicy oraz pompy Knauth'a z Wrocławia i sprzęt precyzyjno - optyczny z Jeleniej Góry (manometry, szkło optyczne i zegary).

Wystawiono bogato reprezentowany dział maszyn rolniczych: pługi z Berlinka i Słupska, sortowniki z Reska, sieczkarnie z Reszla, młocarnie z Zielonej Góry, kieraty ze Strzelec oraz wszelki sprzęt rolniczy z Babic i Zawidowa, następnie rowery z prasowanej blachy z Nowej Wsi i budzący ogólny zachwyt i zainteresowanie motocykl Sokół 125, dalej wyroby z blachy z Gdańska i okucia budowlane z Bystrzycy wkońcu odlewy żelazne z Nowej Soli, części kute z Osowca i Wrocławia oraz wszelkie rodzaje drutu, lin i gwoździ.

W chwili przejęcia Ziem Odzyskanych przez władze polskie potencjał przemysłowy tych ziem równy był prawie zeru.

Już w grudniu 1945 r. zostało uruchomionych 10 zakładów pracy, zatrudniających 7 i pół tysiąca ludzi, o wartości produkcyjnej 1 miliona złotych według cen z r. 1937, co stanowiło 4% wytwórczości ogólno-krajowej.

Zdolności produkcyjne Ziem Odzyskanych podnoszą się z każdym miesiącem i już dzisiaj niektóre jej działy zaczynają odgrywać wielką rolę na rynku krajowym i zagranicznym. I tak: przemysł Budowy Maszyn i Precyzyjno - Optyczny wytwarza 40% całej produkcji a 25% przemysł Taboru Kolejowego i Wyrobów z Blachy.

W całym szeregu artykułów wytwórczość Ziem Odzyskanych jest dominująca: tak np. na ogólną liczbę 641 wagonów towarowych, wyprodukowanych w r. 1946 Ziemie Odzyskane dostarczyły 421, co stanowi około 66% produkcji krajowej.

Wystawa „Przemysł Ziem Odzyskanych" **zobrazowała w sposób jasny i przekonywający wkład Państwa i narodu w dziele odbudowy tych ziem,** wykazała jakie są faktyczne osiągnięcia i dorobek, oraz przedstawiła zamierzenia rządu w ramach planu trzyletniego na przyszłość.

Wystawa „Przemysł Ziem Odzyskanych" spełniła swój cel; stała się dokumentem naszej pracy i atutem w ręku państwa wykazującym nasze możliwości gospodarcze i siły witalne narodu.

H. J.

W TROSCE O JAKOŚĆ WYROBÓW METALOWYCH

Wyciąg z pisma jednej z fabryk obuwia: „Teksy" maszynowe z ostatniej przesyłki z I-go kwartału 1947 r. — otrzymane z Walcowni Drutu w Gliwicach okazały się za twarde. Skutkiem tego po zaćwiekowaniu buta każdy teks zostaje skrzywiony.

Jesteśmy przekonani, że inne firmy obównicze też będą reklamowały teksy, gdyż ćwiekowanie obuwia w innych fabrykach odbywa się w ten sam sposób co i u nas.

Aby uniknąć na przyszłość reklamacji prosimy żeby teksy wykonywano z mniej twardego drutu i o końcach ostrzejszych tak, by po zaćwiekowaniu teks nie był skrzywiony a posiadał koniec rozpłaszczony".

Centrala Handlowa Przemysłu Metalowego podaje powyższe do wiadomości wszystkim zakładom produkującym teksy, a odbiorców poszczególnych Biur Sprzedarzy prosi o dalsze nadsyłanie uwag i opinii o jakości wszelkich wyrobów metalowych.

* * *

Centrala Handlowa Przemysłu Metalowego w Bytomiu komunikuje, że reklamacja Samopomocy Chłopskiej w Milisławie powiat Września dotycząca sieczkarek typu I. 10. S. M. W. — 4 kos. skierowana została do odpowiedniej fabryki produkującej sieczkarnie powyższego typu w celu zagwarantowania użytkownikom należytej jakości wyrobów.

Reklamacja rolnika Mirka Franciszka — Gaj Mały, powiat Szamotuły, członka Spółdzielni „Rolnik" w Szamotułach w sprawie śrutownika zakupionego w Spółdzielni została również wykorzystana dla podniesienia poziomu produkcji i przekazana fabryce.

CZECHOSŁOWACJA.

Targi w Pradze.

Drugie powojenne Targi w Pradze dały Czechosłowacji dużo do myślenia. Pierwszym wrażeniem była stosunkowo mała liczba chętnych do zawierania transakcji kupieckich. W chwili, gdy duża liczba kupców zagranicznych wyjechała, nie dokonawszy zamówień, zauważono, że przyczyną tego jest prawdopodobnie zbyt rażąca wysokość cen towarów przeznaczonych na eksport, przewyższająca ogólne ceny tych towarów na rynkach światowych. Poza tym ceny towarów eksportowych kalkulowane były prawie o 100% wyżej od cen rynku wewnętrznego.

Ale nie tylko wysokie ceny są przeszkodą w rozwoju czeskiego handlu zagranicznego. Dużą rolę w stosunkach handlowych odgrywa i ta okoliczność, że decyzja uzależnioną jest od ministra handlu, ministra finansów i ministra handlu zagranicznego.

W końcu eksport czechosłowacki musi się jeszcze liczyć i z tym faktem, że wymiana i współpraca pomiędzy prywatnymi a państwowymi przedsiębiorstwami w wielkich firmach eksportowych nie jest jeszcze ustaloną.

Zakłady Skoda w Pilźnie wyprodukowały pierwszą turbinę na eksport do Danii.

Na wystawie samochodów w Genewie wystawiła Czechosłowacja swoje samochody i motocykle marki: Tatra, Skoda, Jawa, Czeska Zbrojówka.

FRANCJA.

Przewidziane wystawy:
Targi w Bordeaux 15 — 30 maja.
Wystawa w Paryżu 1 maja — 30 czerwca.
Targi w Lille 7 — 21 czerwca.
Targi w Chateauroux 31 stycznia — 8 lutego 1948 r.

ITALIA.

W najbliższym czasie przewiduje się budowę zakładów Forda w Italii w okolicach Leghorn lub Palermo.

Z WYDAWNICTW

Planowanie zbytu w gospodarce uspołecznionej jest zagadnieniem równie doniosłym jak nieopracowanym w literaturze fachowej. Poza skromną broszurą wydaną w ubiegłym roku przez Centralę Śrub i Nitów, właściwie — prac przystosowanych do aktualnej struktury gospodarczej nie ma — braku tego nie wypełnia broszura wydana nakładem Instytutu Naukowego Organizacji i Kierownictwa p. t. „Nowoczesne Metody Planowania Sprzedaży" Mgr Tadeusza Zausa — Kraków 1947. Omawiana broszura jest nader wiernym powtórzeniem dobrej pracy Mariana Kasińskiego pod tytułem „Nowoczesna Organizacja Zbytu", wydanej w Warszawie w 1939 r.

Kasiński pisząc swą pracę oparł się na wówczas aktualnych warunkach gospodarczych, — Tadeusz Zaus mimo użycia w tytule swej pracy terminu „Nowoczesne Metody" przeszedł do porządku nad zaszłymi zmianami od roku 1939; to też jego „Nowoczesne" pachną nieco naftaliną. W konsekwencji praca Tadeusza Zausa luki nie wypełnia, — jednak dla tych, co nie czytali pracy Kasińskiego i nie mogą jej uzyskać, przeczytanie broszury będzie niewątpliwie korzystne, szczególnie, o ile potrafią z niej wyłuskać fragmenty, których zaszłe przemiany nie zdezaktualizowały.

Numer 1 z br. „Płanowoje Chaziajstwo" organ oficjalny „Gosplanu" przynosi obszerną i surową krytykę pracy A. J. Jeżowa p. t. „Kurs Promyszlenoj Statistik" (Kurs Przemysłowej Statystyki) „Gosplanizdat" 1946 r.

Nie wyliczając wymienionych przez krytykę braków omawianej pracy, należy na jej marginesie podkreślić doniosłą rolę sprawozdawczości i statystyki w gospodarce planowej, — bez właściwego ujęcia tego zagadnienia nie można pomyśleć o realizacji planu gospodarczego, to też zapoznanie się zarówno z samą pracą jak i jej oceną w miesięczniku „Płanowoje Chaziajstwo" dla ludzi parających się z zagadnieniem planowania jest nader wskazane.

Omawiana praca zawiera w rozdziale pierwszym omówienie systematyki wskaźników statystyki przemysłowej, jak to: produkcji, personelu, czasu pracy, wydajności pracy, płac, kapitałów, zestawu i wykorzystania urządzeń energetycznych i produkcyjnych, zaopatrzenia materiałowego i kosztów własnych. Rozdział drugi omawia organizację i technikę statystyki przemysłowej. — Trzeci — analizę tej statystyki. Zakończenie pracy poświęcone jest krótkiemu opisowi statystyki przemysłowej ZSSR.

es. be.

CENNIKI WYROBÓW MASOWYCH.

Już wkrótce wyjdą z druku Cenniki hurtowe i detaliczne wyrobów masowych przemysłu metalowego, wydane przez Centralę Handlową Przemysłu Metalowego w Bytomiu, Kolejowa 2a.

Nabywać je będzie można w Centrali Handlowej, oraz w Biurach Sprzedaży danych wyrobów. Dla odsprzedawców zostaną cenniki rozprowadzone za pośrednictwem Ogólnopolskiego Zrzeszenia Kupców Branży Żelaznej i Metalowej.

WIADOMOŚCI

BIURO SPRZEDAŻY PRZEMYSŁU KOTLARSKIEGO

mieści się obecnie: Kraków, ul. św. Anny Nr. 3.

CENTRALA HANDLOWA PRZEMYSŁU METALOWEGO

Biuro Sprzedaży Śrub, Nitów, Okuć Budowlanych i Części Kutych

Bytom, Pl. Stalina 11.

CENTRALA TELEFONICZNA Nr. 33-21

Dotychczas istniejące numery telefonów poszczególnych wydziałów zostały zniesione z dniem 15. czerwca br.